NUMER ZAWIERA: „Możliwości samochodu", „Samochód, szkoła i inteligencja", „Od pierwszej myśli stworzenia samochodu", „Europa we własnej obronie", „Walka Forda z G. M. C.", „Guma syntetyczna", „Wrażenia z włóczęgi po Europie", „Sprężarki motocyklowe", „S. R. — 120 — V. D." (nowela) — Poradnik automobilisty i t. d.

TYGODNIK AUTOMOBILISTY i LOTNIKA

30 GR.

WYCHODZI WE WTORKI

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Szkolna 8 m. 3, tel. 85-68. P.K.O. 16,940.

DĄBROWA GÓRNICZA—GDYNIA—KATOWICE—LWÓW—LUBLIN—POZNAŃ—PŁOCK—RÓWNE—STANISŁAWÓW—WILNO.

Rok II | 12 listopad 1929 r. | Nr. 46 (74)

Możliwości samochodu.

W ostatnich latach, samochód wtargnął prawie do wszystkich dziedzin życia gospodarczego i kulturalnego, i wykazał korzyści, które mu zjednywują coraz to nowe placówki. Przedewszystkiem daleko idąca różnorodność w wykonaniu, oraz w ekwipunku samochodu, przyczyniła się do tego, iż znalazł on możność zastosowania się do czynności, o których przed mniej więcej 10 laty nie śniłoby się naśmielszym nawet fachowcom. Naturalnie (i niestety) za przykład przytoczymy warunki rozwoju jego, w różnorodnych dziedzinach, na zachodzie.

W dziedzinie kulturalnej, samochód wywarł wpływ również na wiedzę i sztukę; na wystawie teatralnej, którą miała miejsce w r.b. w Magdeburgu, powszechną uwagę zwracał teatr Saski ze swym wielkim parkiem automobilowym.

Współczesne niemieckie wędrowne towarzystwa teatralne, liczą dziś ponad 4.000 członków, rekrutujących się z pierwszorzędnych sił aktorskich. W danej chwili znajduje się w Europie 150 takich trup wędrownych, posiadają one: 450 samochodów ciężarowych, i — 300 osobowych.

Widzimy więc, iż zagranicą, nawet teatry zyskały wielką pomoc w samochodzie, dzięki, któremu mają możność docierania nawet do najbardziej oddalonych zakątków kraju, oraz przewożenia ze sobą wszystkich rekwizytów, dekoracji i innych potrzebnych urządzeń.

Tenże samochód, stał się doskonałym środkiem, do przewożenia wędrownych wystaw i przedmiotów sztuki. Kiedy w lecie 1926 roku rząd Turecki urządził pływającą wystawę, zainstalowaną na dużym pasażerskim parostatku, odwiedzającym po kolei wszystkie porty europejskie, demonstrując wytwory przemysłu tureckiego w celach propagandowych, przykład ten naśladowano w cokolwiek odmienny sposób, instalując wystawę na 18 wozach ciężarowych i 12 osobowych, objeżdżając Azję mniejszą, a zwłaszcza jej mniej kulturalne okręgi, w celu zapoznania jej mieszkańców, ze współczesnym gospodarstwem, przemysłem i życiem wielkich miast. Obowiązek społeczny, którym w ten sposób obciążono samochód, jest bardzo znaczny, nie wolno też nam go niedoceniać.

Ze znaczenia, jakie jest używanie samochodu do celów kulturalno-oświatowych, i propagandowych, doskonale zdał sobie sprawę rząd Rosji Sowieckiej: prawie 1,000 wozów różnego rodzaju, służy w Sowietach w pierwszym rzędzie do propagandy idei komunizmu. Pozatem w Europie środkowej i Skandynawji, handel przedmiotami sztuki i książkami, zaczął z wielką dla siebie korzyścią, posługiwać się samochodami. Szczególnie zaś w Szwecji i Norwegji, można było ubiegłego lata zauważyć wiele jeżdżących na samochodach księgarń, przez co najodleglejsze nawet zakątki kraju, mogły być szybko zaopatrywane w nowości wydawnicze. W Niemczech, automobil używa się do podobnych celów już od dawna. W prowincjonalnych miastach północnych Niemiec, tak jak i w stolicy, możemy obok jeżdżących sklepów z książkami i czasopismami, spotkać: ruchome składy materjałów piśmiennych, wyrobów skórzanych, owoców, jarzyn i t. p. artykułów codziennego użytku.

Samochód powoli staje się wyłącznym środkiem, umożliwiającym w najłatwiejszy sposób, wzmożenie się ruchu gospodarczego, a temsamem i dobrobytu poszczególnych narodów. Samochód wykorzystano także w innych dziedzinach życia, w pełnem zrozumieniu ułatwień dających przez ten nowoczesny środek lokomocji. Jako rzucający się w oczy przykład, przytoczymy fakt, iż zarówno w Australji jak i w Afryce Południowej oraz Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, kościół i jego misjonarze, posługują się samochodem dla swych celów propagandy religijnej. Ponieważ w ostatnich latach, misjonarze w swych długich i uciążliwych podróżach, zdawali się zupełnie na samochód, zaczęto nawet ostatnio na podwoziach samochodowych, montować kaplice. Z temi jeżdżącemi kaplicami, misjonarze docierają do najdalszych i mało zaludnionych dzikich zakątków kraju, celem niesienia wiary i kultury tam, gdzie wydawałoby się dotrzeć nie można. Mógłby ktoś przypuszczać, że wyżej wymienione możliwości zastosowania współczesnego samochodu do różnych celów, nie wywierają żadnego wpływu na ogólny rozwój techniki budowy samochodu; mniemanie takie jednak byłoby z gruntu fałszywem. Żyjemy w czasach wymagających specjalizacji samochodu dla różnych dziedzin życia gospodarczo-kulturalnego, tak że w żaden sposób nie możemy przypuszczać, aby jakakolwiek nowa dziedzina, w której samochód został użyty, została jako mało ważna pominiętą.

Słyszeliśmy niejednokrotnie, że w Stanach Zjednoczonych, rzemiosła są w rękach ludzi, najbardziej pod względem materjalnym upośledzonych. Obecnie przy zastosowaniu samochodu przez niektórych z rzemieślników, ich sytuacja materjalna, uległa znacznemu polepszeniu. W ciągu ostatnich 12 czy 14 miesięcy zauważono wśród północno amerykańskich rzemieślników ruch, w kierunku tworzenia ruchomych warsztatów, zajmujących się produkowaniem nowych przedmiotów lub naprawą starych, udając się z nimi wprost do klienta. Obecnie, według ostatnich statystycznych danych, istnieje tylko w stanach: New York, Massachussets, Florida i Texas, 36 wędrownych warsztatów szewckich i branży skórniczej, 22 pracownie krawieckie i około 50 ruchomych warsztatów innych zawodów. Warsztaty te rozwijają swą pracę przeważnie na prowincji, wożąc na swym samochodzie, wszystkie potrzebne przybory i urządzenia.

Nietylko rzemiosła, ale i zawody wyzwolone, oceniły należycie pożytek, jaki można mieć używając samochodu. Mówcy parlamentarni i agitatorzy przedwyborczy w swych objazdach posługują się samochodami. W Ameryce powieściopisarz, objeżdżający kraj i własnoręcznie swoje utwory rozsprzedający, nie jest większą rzadkością od kandydata do Parlamentu, który przejeżdżając samochodem ze wschodu na zachód i z powrotem, wygłasza mowy, rozdaje ulotki i kartki wyborcze. Prawdopodobnie, nie bylibyśmy nadzwyczajnie zadowoleni, gdyby wszystkie te amerykańskie metody zaczęto u nas stosować. Z drugiej jednak strony stwierdzić należy, że nawet za oceanem, daleko jeszcze do wykorzystania wszystkich możliwości, współczesnego samochodu. Pomijając kolosalny ruch pasażerski autobusami w ostatnich czasach, wymienić moglibyśmy jeszcze cały szereg szczegółów, świadczących o szerokich możliwościach, zastosowania samochodu w przeróżnych dziedzinach, jak np.: prace rolne, w kopalniach, przewóz chorych i całe szeregi innych dziedzin. Ograniczamy się na powyższych wywodach.

Celem naszego artykułu jest, skierowanie uwagi odpowiednich czynników na to, iż samochód dociera dzisiaj do wielu dziedzin życia. Dlatego też należy w jego budowie technicznej, zwrócić baczną uwagę na cele, do jakich bywa zastosowywany i zadość uczynić jego odpowiednim wymogom. Zasadnicze przeznaczenie samochodu, jako środka lokomocji na tem nie ucierpi, a wyłaniają się inne dziedziny i warstwy społeczne, dla których samochód nabiera wielkiego znaczenia. Z drugiej zaś strony, nasz młody przemysł samochodowy, zyska odbiorców w warstwach tych, o których jako o klientach nigdy się mu nie śniło.

Maro

Samochód, szkoła i inteligencja.

Generacja naszej inteligencji, która powstała przez szkołę przedwojenną ewentualnie w czasie wojny, posiada zbyt mało rozwinięty zmysł techniczny. Kto nie rozwinął w sobie tego zmysłu poza szkołą, ten wszedł w życie z tym poważnym brakiem, a taką właśnie jest przeważnie ilość naszej inteligencji. Znajduje się niemało wśród nas ludzi, szczególnie poświęcających się pracy biurowej, którzy nigdy nie trzymali w ręku klucza francuskiego, ani też nie przecięli kawałka drutu przy pomocy ostroszczypów.

Najgorzej sprawa ta przedstawia się w urzędniczych wielkomiejskich rodzinach. W szkołach mieściły się na ścianach naiwne obrazki, przedstawiające: wiosnę, lato, jesień i zimę, lecz nie było tam nigdy ulicy wielkomiejskiej z jej charakterystycznemi urządzeniami. Podobnie upośledzona była ta generacja i pod względem wychowania fizycznego, które ograniczało się do mniej lub więcej do niemądrych gier na powietrzu. Po wojnie 2 wynalazki opanowały całkowicie świat cywilizowany: radjo i samochody. Stara generacja albo z trudem i kosztem znacznego wysiłku przystosowała się do nowoczesnych warunków, albo tych wysiłków nie czyniąc, pozostała do potrzeb nowoczesnego życia nie przystosowana.

Tu właśnie należy szukać przyczyny słabego rozwoju naszego automobilizmu, zbyt słabych wyników sportowych i częstokroć nie rozumienie potrzeb chwili w sferach kierowniczych.

Po wojnie szkolnictwo, zwłaszcza niższe, zostało poważnie zreformowane. Zwrócono uwagę na nauczanie dzieci rzemiosł i na rozwój fizyczny. Projekty w tym kierunku były bardzo ładne. Praktyka wykazała jednak brak dobrych nauczycieli rzemiosł, brak odpowiednich środków nauczania, a prócz tego mało zainteresowania i zrozumienia dla tych spraw u kierowników szkół. Byłoby nadal wskazane, żeby sprawami nauczania technicznego dzieci, bardziej zainteresowały się koła techników, gdyż leży to w interesie rozwoju technicznego całego kraju.

Rozwój motoryzacji, jest związany z powszechnym rozwojem sportów. Sporty motorowe wymagają zdrowych nerwów, systematyczności, spokoju pewności siebie i swych ruchów w najwyższym stopniu. Natychmiastowe reagowanie na wrażenia słuchowe i wzrokowe, nie jest u człowieka cywilizowanego rozwinięte w tej mierze co u zwierzęcia. Trzeba tę stronę psycho-fizyczną gimnastykować i kształcić.

Pod tym względem dziecko rodziny inteligentnej częstokroć ustępuje „ulicznikowi", puszczonemu samopas i wychowanemu niemal na jezdni. Od dziecka inteligentnego wymaga się by było ono „zdolne", by umiało szybko przyswajać sobie mądrość książkową. Dzieciom tym o ile chodzi o dawną generację, było wpajane obrzydzenie do roboty „brudnej", związane z walaniem rąk. Wpajano im to obrzydzenie lecz nie uczono, jak taką robotę wykonać czysto, jak się po niej umyć i oczyścić. Pokolenie to nie było przystosowane do rozwoju motoryzmu.

Skauting był pierwszym krokiem w kierunku racjonalnego wychowania młodzieży. Nowoczesna szkoła, zrobiła bardzo wiele w kierunku sportowego rozwoju dzieci. „Coraz mniej jest ludzi, którzy się „boją" prowadzić samochód, lub jechać na motocyklu. Równolegle zmniejsza się ilość wypadków z winy braków odpowiedniego wychowania i wyszkolenia.

Obowiązkiem wszystkich sportsmanów, uprawiających sport motorowy, jest wejrzyć w wychowanie ich otoczenia i wpływać na ogół obywateli, w kierunku usprawnienia fizycznego rozwoju wiadomości i zamiłowań technicznych. Rom.

Od pierwszej myśli
stworzenia samochodu.

Już od 1680 r. uczeni europejscy pracowali nad wynalezieniem pojazdu, któryby mógł sam posuwać się naprzód. Izaak Newton pierwszy uzasadnił teoretycznie możliwość skonstruowania wozu, poruszanego parą.

*

W 1770 r. inżynier francuski Mikołaj Józef Cugnot skonstruował wóz poruszany parą, mający na celu zastąpienie koni w artylerji pociągiem mechanicznym. Widocznie sam wynalazca nie spodziewał się rozwinąć zbyt zawrotnych szybkości na swym wynalazku, skoro nie zaopatrzył go w hamulce. Rezultat był ten, że jeden z najpoważniejszych protoplastów dzisiejszego auta w nieoczekiwanym pędzie rozbił się o mur, w obrębie którego odbywały się próby.

*

W 1786 r. William Symington, Szkot, zbudował pierwszy wóz, łączący pożytek z wygodą. Karetka ta, z umieszczonem nazewnątrz siedzeniem dla kierowcy, była prototypem dzisiejszego coupé de ville. W kilkanaście lat później wprowadzono pierwsze resory.

*

W 1829 r. J. H. James osiągnął na samochodzie swej konstrukcji szybkość 24 klm. na godz. W parę zaś lat potem wprowadzono coś w rodzaju specjalnej skrzynki przekładniowej.

Wszystkie te wozy były poruszane parą. Nie zaliczamy ich jednak do poprzedników lokomotywy, gdyż nie kursowały po szynach, lecz po zwykłych drogach. Ponieważ nie można było nabierać wielkich zapasów węgla i wody, ze względu na ich wagę i objętość, więc zatrzymywano się co kilkanaście kilometrów dla zaopatrzenia się w paliwo.

Pierwszy nowoczesny samochód został skonstruowany w 1894 r. przez Elwood'a Haynes'a, za co czcigodny wynalazca został aresztowany pod zarzutem zakłócenia spokoju publicznego. Jak widzimy, przyjęcie przez społeczeństwo jednego z największych wynalazków ostatniej doby, było nie nazbyt przychylne.

Gdy porównywujemy niezgrabne, wlokące się wolno, samochody z lat ubiegłych z dzisiejszemi autami, które są wcieleniem chyżości i elegancji, mamy wrażenie, że niema między niemi nic wspólnego. W istocie rzeczy jest przeciwnie. Niektóre zasadnicze części auta dzisiejszego, jak: zmieniające się biegi, hamulce, resory, dyferencjały, mechanizmy kierownicze i skrzynki przekładniowe, miały już swe odpowiedniki w pierwszych samochodach ubiegłego stulecia. Rzecz oczywista, odpowiedniki te miały charakter pierwotny, tem niemniej jednak, wiążą one węzłem rodowym wszystkie samochody, na przestrzeni obydwu wieków.

Zmniejszone zainteresowanie WYSTAWĄ OLIMPIJSKĄ.

Zainteresowanie Wystawą Automobilową w Olimpji w roku bieżącym, było znacznie mniejsze, jak w latach ubiegłych, poniżej podajemy zestawienie ilości osób, jaka zwiedziła Wystawę Olimpijską w trzech latach ubiegłych:

rok	1926	1927	1928	1929
ilość zw.	264.445	275.222	253.267	227.474

464 godzin bez zatrzymania.

Małżeńska para amerykańska Williams, zakończyła ostatnio rekordową jazdę bez zatrzymania, która trwała 464 godz. 7 min. W ciągu tego czasu nie wysiadali nawet z samochodu. W ciągu 19 dni i nocy *okrążyli 18,232 razy pół-milowy odcinek szosy* w stanie Utah. Do celu tego został użyty samochód Graham-Paige. Poprzedni rekord jazdy bez zatrzymania wynosił 440 i pół godz. i zdobyty był na samochodzie Marmon-Roosevelt na szosie Indianopolis.

Zainteresowanie „Złotą Strzałą.

Jak nas informują, Henryk Segrave otrzyma z Ameryki propozycję wypożyczenia swego słynnego samochodu „Złota Strzała", celem wystawienia go na szeregu wystawach automobilowych, poczynając od wystawy w New-Yorku, a następnie w Chicago, Cleveland, Buffalo i w innych miastach. Tytułem wynagrodzenia *Ameryka ofiaruje Segrave'owi ni mniej, ni więcej jak 2.000 dol. — za tydzień,* z tem zastrzeżeniem, że „Złota Strzała" wypożyczona będzie conajmniej na okres 7-mio tygodniowy.

Obecnie „Złota Strzała" znajduje się na Wystawie Barcelońskiej i natychmiast po jej zamknięciu zostanie wysłana z powrotem do Anglji.

Odnośne czynniki dokładają usilnych starań, aby wystawić „Złotą Strzałę" na Wystawie Szkockiej, która zostanie otwarta dnia 7 listopada b. r.

EUROPA WE WŁASNEJ OBRONIE.

Czesi zamykają dostęp wozom obcej produkcji.

Od naszego korespondenta z Pragi, w dniu wczorajszym otrzymaliśmy bardzo ciekawą wiadomość, ze względu na brak miejsca (numer znajduje się na maszynie) korygujemy ją do najciekawszych szczegółów:

Od kilku tygodni w Czechach odbywają się narady przedstawicieli przemysłu automobilowego, przedstawiciele: Ceskomoravska Kolbem-Danék (powszechnie znane samochody „Praga"), Skodowe Zawody Pilzno (Zakłady Przemysłowe „Skody") i Ceskoslovenska Zbrojovka (popularne samochody „Z" — „Zbrojovka"). Narady reprezentantów automobilowego przemysłu czeskiego, mają na celu stworzenie zjednoczonego koncernu wszystkich fabryk samochodowych w Czechach. Na czele którego staje Państwowa Fabryka samochodów „Zbrojovka". Na dyrektora koncernu, obrano jednogłośnie Generalnego dyrektora Zbrojovki, Ružicku.

Głównem zadaniem koncernu fabryk czeskich, będzie:

obrona samochodowego rynku Czech przed zalewem produkcji obcej, a w pierwszym rzędzie amerykańskiej.

I tak hasłem przemysłowców czeskich, dziś jest — *„Rynek czeski dla Czechów.* Pieniądz czeski zostać się musi w Czechach, a *nie wędrować zagranicę.*

Szereg powziętych decyzji, przez nowotworzący się koncern, trzymane jest w ścisłej tajemnicy, lecz pierwsze wiadomości, jakie zdobędziemy w tej materji nieomieszkamy podać do wiadomości naszych Czytelników. A dziś możemy przyklasnąć Czechom, — nam zaś, pozostaje biadać nad własnem niedołęstwem. któremu winni jesteśmy sami. Zapominamy o posiadaniu własnych wytwórni samochodów. Samochodów, które mają już ustaloną renomę; budowane przez polskich konstruktorów i dostosowane do naszych warunków. Panują u nas wprost dzikie stosunki, śmiało można powiedzieć, że zabijamy własną wytwórczość. A najsmutniejszy przykład idzie niestety częstokroć od władz — że tak powiem zwierzchnich — przykład: niejednokrotnie wspominaliśmy o Wydziałach Powiatowych, które nabywają do użytku komunalnego samochody obce, obce jak obce, ale na Górnym Śląsku uzupełniano tabor miejski autobusami niemieckiemi (!) — czyli kupowano je od Państwa, które dla nas jest usposobione pod każdym względem wrogo. Ostatnio nawet K. O. P. prześcignął się pod względem uprzejmości do przemysłu polskiego, i nabył samochody Packard. I droższe i nie lepsze od naszych Ursusów i C.W.S-ów.

Kiedyż my Polacy trzydziestomiljonowy Naród, uczynimy to co dziś czyni nasz bratni Naród czeski.

Kiedyż nareszcie powiemy sobie: *Kupujmy wyroby polskie i bądźmy z nich dumni!*

B.



Walka Forda z G. M. C.

W najbliższych dniach, zostanie otwarta nowa placówka Forda w Europie. Mianowicie Ford Motor Company buduje wytwórnię samochodów w Kolonji, której celem będzie zaopatrzenie we wszelkie typy pojazdów mechanicznych *nietylko rynków niemieckich i środkowo-europejskich*, lecz również rynków holenderskich, belgijskich i północno-francuskich. Zarząd europejskich zakładów Forda, zostanie przeniesiony do Kolonji, gdy zaś zakłady w Kolonji będą całkowicie wykończone, fordowskie zakłady w Berlinie ulegną zamknięciu.

Jednocześnie z zapadnięciem powyższej decyzji, prezes General Motor Corporation stwierdził, że produkcja zakładów Opel zostanie prawdopodobnie w ciągu najbliższych pięciu lat wzmożona z 40.000 samochodów do 200.000 samochodów rocznie.

Europa bez cła samochodowego (?).

Ukończone niedawno w Paryżu obrady *Association Internationale Automobile* obfitowały w interesujące momenty, przyczem — rzecz znamienna — wszystkie przemówienia stały pod znakiem *hasła samoobrony przed Ameryką.*

Pod tym względem, najenergiczniej wystąpiła delegacja belgijska, która zgłosiła formalny wniosek o *zniesienie wszelkich ceł samochodowych, między państwami Europy* i stworzenie w ten sposób z Europy jednolitego obszaru produkcji samochodowej, zamkniętego natomiast przed inwazją przemysłu amerykańskiego.

Wniosek belgijski, przekazano komisji prawniczej kongresu, do opracowania.

Zużycie wody w Zakładach Forda.

Zakłady przemysłowe Ford Motor Company w Rouge, Dearborn, Michigan, zużytkowują 2.500.000 litr. wody na minutę t. j. ***około czterech biljonów litrów dziennie.*** Problem dostarczenia tak olbrzymich ilości wody, został rozwiązany przez przeprowadzenie 5-cio kilometrowego tunelu, doprowadzającego wodę z rzeki Detroit do zakładów w Dearborn.

GUMA SYNTETYCZNA,

Wynalezienie gumy syntetycznej (sztucznej) absorbuje od dłuższego czasu umysły licznych wynalazców, a nawet wysiłki ich zostały uwieńczonę pomyślnymi wynikami, których jedyną wadą był znaczny koszt produkcji, a co za tem idzie, wysoka cena takiej gumy.

Dopiero ostatnio dokonano w Szwajcarji wynalazku, który umożliwi produkcję gumy sztucznej, przy znacznie niższym koszcie, niż gumy naturalnej. Guma ta ma być wytwarzana z materjałów pochodnych, olejom mineralnych.

KARY DORAŹNE NA PRZECHODNIÓW.

W Londynie, zostały wyznaczone mandaty karne w wysokości 2 pensów na przechodniów, przechodzących przez jezdnię w miejscach, nie przeznaczonych do tego. W pierwszym dniu wejścia w życie powyższego rozporządzenia, ukarano 55 osób.

Plantacje drzew Kauczukowych Dunlopa na wyspach Malajskich.

Na plantacjach drzew kauczukowych firmy Dunlop, znajdujących się na wyspach Malajskich i obejmujących przestrzeń 30 klm. kw., ***zasadzono ostatnio 2 miljony młodych drzew kauczukowych.*** Po 10 latach drzewka powyższe dadzą prawdopodobnie 5.000 tonn gumy. Obecnie z czterech miljonów drzew otrzymuje się 8.500 tonn gumy.

SAMOLOTY SALMSON. W Anglji została otwarta nowa wytwórnia samolotów p. f. British Salmson Aero Engines. Produkcja samolotów nowo-otworzonej wytwórni oparta będzie na francuskim patencie Salmsona.

Nowa trasa dla francuskich „GRAND-PRIX".

Dla przyszłorocznych francuskich zawodów samochodowych o Wielką Nagrodę, wybrana została nowa trasa. Trasa ta znajdować się będzie na przedmieściach miasta Pau. Zawody odbędą się 21 września r.b., regulamin ich zaś zostanie opublikowany w najbliższej przyszłości.

Marek Romański.

17 lipiec

S. R. 120-V. D.

Już dnia poprzedniego panował tak straszliwy upał, że należało w najbliższych godzinach oczekiwać nadejścia burzy.

Kapitan Dan Morton, z głównej komendy policji, pełniący tej nocy, przypadający nań dyżur, projektował sobie, że spędzi go na spokojnej drzemce. Szybko jednak doszedł do wniosku, że nocy tej nie zmruży oka. Parnota bowiem nie ustąpiła, lecz przeciwnie wzmogła się jeszcze, a ciężkie chmury, które zawisły nad miastem, tak nisko, zapowiadały w najbliższych godzinach wybuch nawałnicy.

Dan Morton zrzucił marynarkę z kapitańskiemi naszywkami i zasiadł przy biurku, obficie zastawionym wszelkiego rodzaju chłodzącymi napojami.

Godziny parnej nocy, wlokły się niesłychanie wolno i monotonnie. Dan Morton począł drzemać w krześle.

Obudziło go nagle wejście posterunkowego.

— Co tam? — zapytał rozespanym głosem.

— Przyszedł sierżant Rand z VII obwodu. Chce mówić z panem kapitanem...

— Niech wejdzie!

Sierżant Rand, był najzdolniejszym z całego korpusu niższej służby policyjnej. Musiało zajść coś ważnego, skoro sierżant Rand zdecydował się niepokoić go w nocy.

Sierżant Rand wszedł pewnym krokiem do pokoju i zasalutował służbiście.

Dan Morton skinął mu przyjaźnie głową:

— Jak się macie, sierżancie Rand? Co nowego, mój stary?

Twarz oficera policji zdradzała, że przyszedł do głównej komendy policji z czemś, do czego znaczną przywiązywał wagę.

— Przed dwiema godzinami posterunek nr. 12,842 aresztował jakiegoś pijanego człowieka, na rogu 42 i 55 ulicy... Przyprowadził go do komendy obwodu, gdzie pełnię tej nocy dyżur... Aresztowany stawiał czynny opór, groził posterunkowemu i mnie. Chcąc przekonać się czy niema on przy sobie broni, poleciłem go zrewidować i oto co znalazłem.

Sierżant Rand dobył z kieszeni mały notesik o zniszczonej oprawie i podał go kapitanowi.

— Cóż to jest, sierżancie? Czy to zaciekawiło was tak bardzo?...

— Tak, to notes z kalendarzykiem na każdy dzień roku... Znalazłem tu dwie notatki, które mnie zaciekawiły...

Dan Morton jął przerzucać kartki kalendarzyka.

— Niech pan kapitan spojrzy pod datę: 25 kwietn.

Morton poszedł za wskazówkami sierżanta i odczytał zdziwiony:

214 215 B. Sh. C.

— To dziwne! — szepnął do siebie, wertując dalej notesik — Halllo, a tu co znowu...?

Wzrok Dana Mortona zatrzymał się na dacie 17 lipca, gdzie znowu widniały tajemnicze znaki:

S. R. 120 — V. D.

Kapitan Morton jął bębnić palcami po stole.

— Dobrzeście zrobili, sierżancie, że przynieśliście mi zaraz ów notesik... Co jednak znaczą te znaki... 214|215 B. Sh. C...?

— Sądzę panie kapitanie, że cyfry 214 215 to numery ulic...

— Na Boga, macie rację! Podajcie mi, tam, z półki, książkę adresową... Zdaje się jestem na tropie,..

Dan Morton gorączkowo przerzucał kartki wielkiej księgi.

— Jest zawołał podniecony — Na rogu ulicy 214 i 215 mieszczą się biura „Bunting Shoes Company"... Teraz przypominam sobie, że do biur towarzystwa dokonano włamania 25 kwietnia tego roku... Zdaje mi się, sierżancie Rand, że macie w rękach nielada ptaszka...

— Ale, co oznacza: S. R. 120 — V. D.?

— Zastosujmy metodę poprzednią. Pierwsze dwie litery oznaczałyby zatem ulice. Cyfra zaś numer domu. S. R. 120... S. R... Silver Road... 120...

Sierżant Rand wydał okrzyk zdziwienia:

— Wobec tego „V. D." oznacza Van Dagnan...

Dan Morton porwał się z miejsca:

— Macie rację, sierżancie! Van Dagnan, magnat holenderski, zamieszkał Silver Road nr. 120, został ograbiony i zamordowany w nocy z 17 na 18 lipca...

— Wobec tego...

Wobec tego właściciel tego notesu jest mordercą Van Dagnana...

Dan Marton pobladł nagle i spojrzał na zegarek.

— Wielki Boże! Za dwie i pół godziny ma być stracony w Hoover-Hill, Sidney Salter, pod zarzutem zamordowania Van Dagnana... Sidney Salter jest niewinny... Sierżancie, gdzie jest ten człowiek?...

— Przyprowadziłem go z sobą.

— Zasługujecie na awans, Rand. Dajcie mi go tu zaraz...

* * *

W dwadzieścia minut potem, w chwili gdy nad miastem huczeć poczęły pierwsze gromy burzy, kapitan Dan Morton dzwonił gwałtownie do pałacu gubernatora. W ręku ściskał Dan Morton mały notesik, o zniszczonej oprawie, notesik będący dowodem niewinności Sidneya Saltera, który za dwie godziny miał zginąć na krześle elektrycznem. Pijany człowiek, aresztowany przez posterunek 12.842, w krzyżowem przesłuchaniu przyznał się do włamania i zamordowania Van Dagnana.

Narada w pałacu gubernatora trwała krótko. Dan Morton zreferował szybko przebieg wypadków, przedstawiając znaleziony przy aresztowanym notes, oraz protokuł przesłuchania.

Burza rozszalała się, na dobre, nad miastem, pluszcząc ulewnym deszczem i grzmiąc łomotem piorunów, gdy prokurator przedstawił gubernatorowi wniosek zawieszenia rozkazu egzekucji i zwolnienia Sidneya Saltera, wobec dowodów jego niewinności.

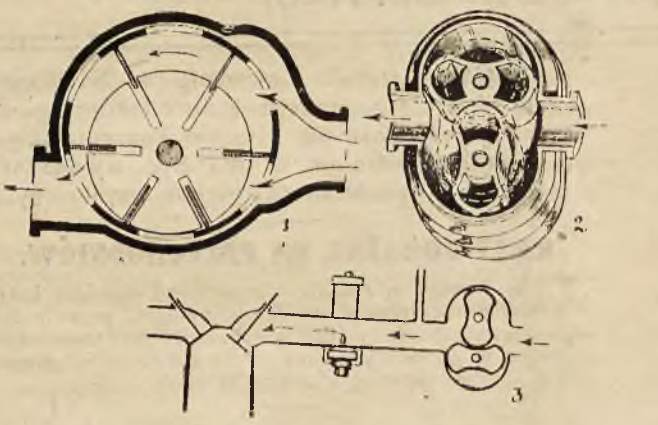
Sprężarki w silnikach motocyklowych.

Wydajność nowoczesnych silników samochodowych jest tak wielka, że przed niewielu laty nawet nie marzono o osiągnięciu podobnej; jednakże daloby się ją znacznie zwiększyć, gdyby napełnianie cylindrów, przy wielkiej liczbie obrotów silnika, było doskonałe. W silnikach szybko-bieżnych, zawór ssący pozostaje otwarty najwyżej na przeciąg jednej tysięcznej sekundy, co nie może wystarczyć dla zupełnego napełnienia cylindra mieszanką, niebacząc nawet na najlepsze i najlepiej obmyślane urządzenie zaworowe, oraz doprowadzenie rurowe.

Wobec powyższego, samochody wyścigowe w ostatnich latach, zostały wyposażone w sprężarki. Są to właściwie powietrzne pompy rotacyjne, wpędzające mieszankę przez gaźnik do cylindrów pod zwiększonym ciśnieniem. Sprężarka jest napędzana od silnika. Może być ona umieszczona pomiędzy gaźnikiem i cylindrem. Wówczas ssie ona bardzo intensywnie mieszankę z gaźnika do cylindrów. Można również umieścić ją przed gaźnikiem. Wówczas będzie ona wpędzała powietrze pod ciśnieniem do gaźnika. Zwykle sprężarka ma ilość obrotów zwiększoną w stosunku do obrotów silnika (najczęściej trzykrotnie).

Obecnie wyposażenie silnika w sprężarkę jest spotykane, w całym szeregu zwykłych samochodów seryjnych, należy zaś spodziewać się, że będzie ono miało miejsce we wszystkich lepszych maszynach.

Dla orjentacji, przytoczymy zasadnicze korzyści stosowania sprężarek. Sprężarka zwiększa moc silnika od 30% — 50%, jako przykład przytoczymy silnik wy-



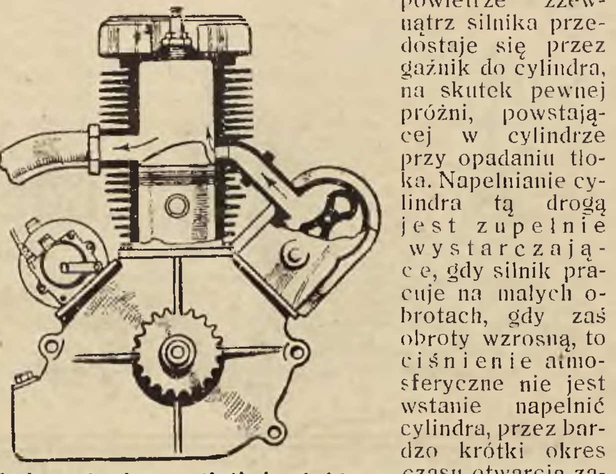
1. sprężarka, 2. sprężarka rotacyjna, 3. sprężarka umieszczona przed gaźnikiem.

ścigowy Sunbeam z r. 1924, który bez sprężarki dawał maksymalną moc 50 K.M. przy 3.000 obrotów na minutę. Przy zastosowaniu sprężarki, moc jego wzrosła do 74 K. M. przy 4.000 obrotów. Zatem mniejszy silnik ze sprężarką, może rozwinąć tą samą moc, co silnik większy, a zatem i cięższy bez sprężarki. Mając silnik ze sprężarką można postępować w ten sposób, że w warunkach normalnych, gdy jest potrzebna moc niewielka, wyłączyć sprężarkę i pracować silnikiem o małej mocy, w razie zaś potrzeby sprężarkę załączać, co daje zwiększenie mocy silnika. W ten sposób uzyskujemy stałą pracę silnika, przy pełnem obciążeniu, co jest nader wskazane ze względu na jego sprawność.

II.

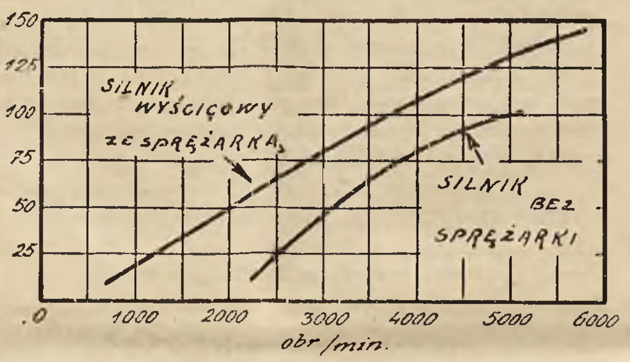
Chcąc zastosować do silnika motocyklowego sprężarkę, aby zwiększyć jego moc, musimy zbadać, czy części silnika są dostatecznie mocno zbudowane i, czy są one odpowiednio chłodzone, by mogły podołać pracy w nowych warunkach. Jak widzimy zatem nie każdy silnik, nadaje się do zastosowania sprężarki.

Mówimy zwykle, że silnik zasysa mieszankę. Faktycznie sprawa przedstawia się w ten sposób, że powietrze zzewnątrz silnika przedostaje się przez gaźnik do cylindra, na skutek pewnej próżni, powstającej w cylindrze przy opadaniu tłoka. Napełnianie cylindra tą drogą jest zupełnie wystarczające, gdy silnik pracuje na małych obrotach, gdy zaś obroty wzrosną, to ciśnienie atmosferyczne nie jest wstanie napełnić cylindra, przez bardzo krótki okres czasu otwarcia zaworu wlotowego (ssącego). Dzięki temu, moc silnika przy zwiększeniu liczby, obrotów zacznie spadać. Aby tego zjawiska uniknąć, trzeba ciśnienie wpędzające mieszankę do cylindra zwiększyć. W tym właśnie celu stosujemy sprężarki. Sprężarki stosują się powszechnie w silnikach lotniczych, a to z tego względu, że w górnych warstwach atmosfery, prężność powietrza jest mniejsza, niż na powierzchni ziemi, czyli napełnienie cylindrów musiałoby zmaleć, a zatem i zmalałaby moc silnika.



Jednocylindrowy silnik dwutaktowy ze sprężaniem przy pomocy sprężarki.

Sprężarka, może być umieszczana pomiędzy cylindrem, a gaźnikiem, ewentualnie przed gaźnikiem t. j. z tej strony, z której do gaźnika wchodzi powietrze. Zwykle umieszczamy sprężarkę pomiędzy cylindrem, a gaźnikiem, gdyż inne jej umieszczenie powoduje szereg komplikacji konstrukcyjnych, związanych ze sprawą doprowadzenia sprężonego powietrza do zbiornika z benzyną i innych.



Wykres porównawczy mocy silnika ze sprężarką i bez.

Przy zaopatrywaniu silnika w sprężarkę, musimy zdecydować się, jaki stosunek sprężania i jaką prężność w silniku chcemy uzyskać. Tu mogą być 3 kombinacje. Bardzo mały stosunek kompresji przy znacznej prężności, np. 0,8:2 klg./cm. 2. Możemy również zastosować znaczny stosunek kompresji przy niskiej prężności, — 0,5 klg./cm2. Trzeci przypadek: Wysoki stosunek kompresji, oraz znaczna prężność ma zastosowanie w maszynach wyścigowych, przy użyciu odpowiedniego paliwa. Stronnicy pierwszej kombinacji, niskiej prężności, chcą uzyskać w ten sposób większą wydajność silnika, przy normalnej szybkości dzięki temu, że napełnianie cylindra mieszanką odbywa się pod większym ciśnieniem, niż atmosferyczne.

Co się tyczy ewentualnych możliwości, na przyszłość w dziedzinie zaopatrywania motocykli w sprężarki, to należy przypuszczać, że będzie miało to miejsce w maszynach wielocylindrowych, gdyż w motocyklach jedno-cylindrowych pociągnęłoby to, za sobą szereg znacznych niedogodności, jak zbytnie skomplikowanie konstrukcji, bardzo znaczne procentowe zwiększenie wagi i inne. Prócz tego należy zauważyć, że sprężarka mająca dość znaczne wymiary, musiałaby być poruszona z przeciętną szybkością, dwa razy większą, niż ma silnik, a przytem pracowałaby stosunkowo zbyt długo napróżno, gdyż w ciągu 3/4 każdego cyklu (w ciągu trzech suwów na 4). Sprężarki zapewne znajdą zastosowanie w silnikach 4-o cylindrowych, 4-o taktowych, ewentualnie w dwu lub trzech cylindrowych, dwutaktowych.

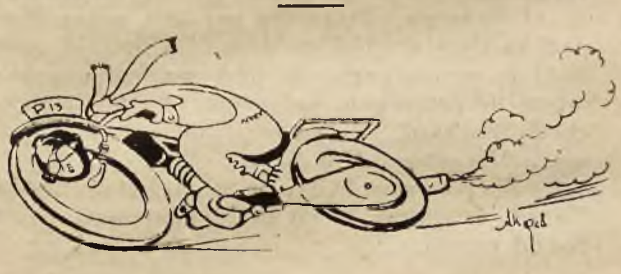
Przy zastosowaniu sprężarki w silniku dwutaktowym, uzyskujemy polepszenie konstrukcji tego silnika, gdyż sprężanie odbywa się wyłącznie w sprężarce.

Próba zastosowania sprężarki do motocyklowego silnika jedno-cylindrowego dwutaktowego chłodzonego powietrzem, dała dużą wydajność silnika; główną wadą jednak, było duże zapotrzebowanie benzyny. Jest możliwe, że przyczyną tego był nieodpowiedni przekrój otworów przelotowych. W każdym razie w tym kierunku mamy szerokie pole do pracy i popisu dla konstruktorów motocyklowych. Jak wykażą się w praktyce silniki motocyklowe zaopatrzone w sprężarki, pokaże przyszłość; jednak przy konstruowaniu, należy brać pod uwagę, podane wyżej wytyczne, a przedewszystkiem pamiętać, że zastosowanie sprężarki, wymaga odpowiednio dobrego chłodzenia i wytrzymałości maszyny.

REKORDY ŚWIATA w MOTOCYKLIZMIE.

Ustanawia je ciągle Henne, znany monachijski zawodnik, czołowy kierowca bawarskiej fabryki mototorów, znanej pod skrótem BMW. We wtorek 15 ub. m. po czynionych w tajemnicy przygotowaniach, oraz pod kontrolą oficjalnych władz bawarskiego Zw. Motoc., należącego do ADAC'u, odbyły się na szosie Ingolsztadzkiej pod Monachjum, próby bicia rekordu światowego na motocyklu pólltrowym BMW. na dystansie 1 klm., oraz 1 mili ang. (1609 mtr.). Henne, który ustanowił przed niedawnym czasem rekordy w kategorjach 750 ccm. oraz 1000 ccm. usiłuje stawiać obecnie rekordy światowe, w słabszych kategorjach.

Ostatnia próba bicia rekordu na przestrzeni 1 klm. udała się pomyślnie, gdyż Henne uzyskał w jednym kierunku szybkość 202 klm. 195 mtr., a z powrotem 191 klm. 591 mtr., czyli nowy rekord światowy w kategorji 500 ccm. wynosi przeciętną 195 klm. 721 mtr. Poprzedni rekord wynosił 191 klm. 489 mtr. Natomiast nie udało się pobić rekordu na 1 milę ang. z powodu defektu motoru. W jednym kierunku uzyskał Henne chyżość 197 klm. 527 mtr., zaś w powrotnej drodze z powodu defektu w motorze, dalszej próby zaniechał.



— Dziękuję panu — zwrócił się gubernator do kapitana Mortona — Dzięki pana przenikliwości i służbistości sierżanta Randa, ocalone zostanie życie niewinnego człowieka... Omal nie popełniliśmy strasznej omyłki sądowej...

Wyciągnięty z łóżka sekretarz gubernatora, pobiegł natychmiast do telefonu, by oznajmić dyrektorowi więzienia w Hoover-Hill o cofnięciu nakazu egzekucji. Po kilku jednak minutach powrócił blady do gabinetu, gdzie siedzieli trzej mężczyźni.

— Burza przerwała połączenie z Hoover-Hill.. Jesteśmy bezsilni!...

Gubernator spojrzał pytająco na prokuratora i Mortona.

— Radjo! — rzucił krótko kapitan policji — Odbiornik jest w każdej więziennej celi. Ktoś musi usłyszeć działanie anteny.

Nawalnica nad miastem dosięgła punktu kulminacyjnego, gdy uzyskano połączenie z radjostacją. Ale i radjostacja została uszkodzona, wskutek burzy i nie mogła wypełnić poleconego jej zadania.

Gubernator przygryzł wargi:

— To jest okropne! — jęknął — Musimy jakoś uratować tego człowieka.

Wskazówka zegarka, który prokurator rzucił na stół przed sobą, biegła szybko.

Dan Morton powstał nagle:

— Proszę o pismo do dyrektora więzienia... Pojadę do Hoover-Hill...

— W tę straszliwą burzę?

— Tak! Potrzebuję tylko dobrego wozu. Czy pozwoli mi pan, panie gubernatorze, skorzystać z jednego z pańskich wozów?

— Rzecz prosta!

— Ale nie dojedzie pan na czas — wtrącił nerwowo prokurator. Nie przebędzie pan 120 kilometrów w taką burzę, w ciągu nie całej godziny. Niech pan pamięta, że Salter zostanie stracony o 4 rano. Ani o minutę wcześniej, ale też ani o minutę później...

— Do Hoover-Hill! Do Hoover-Hill!

Kapitan Dan Morton, ściska kurczowo w rękach kierownicę samochodu. Latarnie samochodu walczą bohatersko z mrokiem nocy i gęstymi strumieniami dżdżu. Po szybach spływa ulewny deszcz. Błyskawice raz po raz, oślepiają Dana Mortona. Koła wozu ślizgają się po zmoczonym asfalcie. Te pierwsze 40 kilometrów asfaltowanej szosy to jednak głupstwo... Dalej będzie znacznie gorzej...

. . . .

Sidney Salter oczekuje w swej celi sygnału śmierci. Przed chwilą rozmawiał raz jeszcze z dyrektorem więzienia, zapewniał go o swej niewinności. Dyrektor jednak wytłumaczył mu, że nie od niego zależy odroczenie godziny egzekucji.

Godzina jest 3.20 po północy.

. . . .

Za 30 minut Sidney Salter wyprowadzony zostanie na elektryczne krzesło. Ani minutę wcześniej, ani później... Dan Morton dobywa ostatni dech z pluc maszyny. Koła grzęzną w rozmokłym gruncie szosy. Samochód walczy nieustraszenie z burzą.

. . . .

Duchowny stara się uspokoić skazańca. Jeszcze piętnaście minut i rozpocznie się wieczność cała.

— Jestem niewinny...—szepcze złamanym głosem.

. . . .

Z burzą, wichurą, i deszczem, z wszystkimi mocami natury, walczy na pustej drodze sześciocylindrowy wóz, z Danem Mortonem przy kierownicy...

Godzina 3.55...!

. . . .

Do celi Saltora wchodzi czterech policjantów.

— Już czas!

Dozorca więzienny podchodzi ku niemu i kładzie mu rękę na ramieniu.

. . . .

Dan Morton zwiększa szybkość maszyny do ostatecznych granic. Niema już nic do stracenia... Każda fibra drży w ciele samochodu. W oddali jakieś światła. To Hoover-Hill.

. . . .

Sidney Salter siedzi już na krześle śmierci. Za chwilę dyrektor więzienia, da znak elektrotechnikowi i — skończy się wszystko.

Lecz dyrektor nie daje znaku. W korytarzu jakiś gwar nieoczekiwany. Hałas szybkich kroków. Światłowie egzekucji zwracają głowy ku drzwiom.

W drzwiach ukazuje się mężczyzna w mundurze kapitana policji. Obejmuje wzrokiem białą salę i opiera się ciężko o futrynę drzwi. W palcach ściska kopertę z urzędową pieczęcią.

— Pismo od gubernatora!... Sidney Salter jest niewinny!

* * *

W gabinecie dyrektora więzienia, Sidney Salter ściska dłoń kapitana Mortona. Przez mury więzienne słychać groźne odgłosy burzy. Kapitan Dan Morton uśmiecha się łagodnie:

— To nie ja, mr. Salter,... pozwoli pan, że mu pokażę rzeczywistego dobroczyńcę...

Wyszli na dziedziniec więzienny. Mr. Salter wytężył wzrok. Deszcz nadal lał jak z cebra, a przez jego potoki nie wiele można było zobaczyć. Skierowali się do bramy głównej.

Przy bramie stał wóz, okryty grubą warstwą błota. Ale nawet słabe promienie latarń wystarczyły, ażeby ujrzeć rasowe kształty „Essexa".

— Oto pański zbawca, mr. Salter — powiedział kapitan Dan Morton, uratowanemu. „Essex" —The Challenger uratował pana. Jego chyżości i doskonałemu trzymaniu się drogi, nawet w taką pogodę, zawdzięcza pan życie...

A. MINCHEJMER Stud. Polit. W.

Wrażenia z włóczęgi po Europie.

V. *(dokończenie).*

Wystawa w Barcelonie. — „Złota strzała" Segrave'a. — Austryjacka i Włoska wytwórczość samochodowa. — Parę gorzkich słów o Warszawie.

A jakżesz tam z międzynarodową wystawą w Barcelonie? Jak w porównaniu z nią przedstawiała się nasza poczciwa P. W. K.? — Otóż możemy z niej być dumni, bo w porównaniu wyszła zwycięsko i szkoda tylko, że o niej zbyt mało wiedziała zagranica i mało ją zwiedziło cudzoziemców.

Wprawdzie Barcelona bije Poznań, pod względem zewnętrznego wyglądu i przepychu. Położona na stokach góry Mont Juich, wśród wspaniałych południowych ogrodów, pełnych cudownych kwiatów, schodów, rzeźb, altan, fontan, pergol i innych ozdób architechtonicznych, posiada prześliczne, solidnie budowane pawilony, wieczorami zaś olśniewa niesłychanym, bajecznym przepychem efektów świetlnych i wodnych, wspanialszych podobno, niż na słynnej wystawie sztuki dekoracyjnej w Paryżu,

Pod względem, jednak urządzenia wewnętrznego, usystematyzowania, doboru i jakości eksponatów, sposobu, urządzania stoisk i ogólnej organizacji, barcelońska wystawa stała daleko w tyle za P. W. K.

Rzeczywiście na specjalną uwagę zasługiwały tam, dwie rzeczy: „Pawilon Narodowy", będący właściwie muzeum historji sztuki i architektury w Hiszpanji, oraz tak zwane „Pueblo Espagnol", miasteczko hiszpańskie, będące prześliczną rekonstrukcją, typowego hiszpańskiego miasteczka, gdzie każdy z domów był wierną kopją najładniejszych i najbardziej charakterystycznych domów, rozsianych po całym kraju, starych ładnych miast i miasteczek. Pozatem, może prócz kilku ciekawie i gustownie urządzonych pawilonów Danji, Szwecji i Norwegji, nic naprawdę ciekawego i godnego uwagi niema. *Całość wystawy pod wyraźnym wpływem Niemiec*, których przemysł metalowy ma np. swój własny pawilon, ale w którym nawet i oni nie potrafili się należycie urządzić. Gdyby kto chciał wydać sąd, o polskim i niemieckim przemyśle metalowym, a nawet i lotniczym, tylko na podstawie wystaw w Barcelonie i w Poznaniu, to przyszedłby z pewnością do wniosku, że Polska w tej dziedzinie pod względem rodzaju i jakości wyrobów, daleko wyżej stoi od Niemiec.

Naturalnie, jednak pod względem działu samochodowego, Barcelona miała znaczną przewagę nad Poznaniem.

Na pierwszy plan, pod względem ilości i jakości maszyn, wysuwał się przemysł Włoski, którego wyroby wykazywały znaczny postęp. Prześliczne, zgrabne i lekkie w konstrukcji podwozia Alfa Romeo 1500 i 1750 cm., oraz bardzo solidnie i starannie wykonane i skarosowane, ostatnie modele Fiata Nr. 521 i 525. Nie brak było i nowych, ładnych modeli Lancji, Itala i Isotta Fraschini.

W dziale, Francuskim nic nowego. W dziale Niemieckim, obok nowych modeli takich firm jak Opel, Stoewer, Horch, Brennaber i Adler, wzorujących się niewolniczo na maszynach amerykańskich, zwracały na siebie uwagę wspaniałe i potężne sześciokołowe podwozia autobusowe Mercedes-Benz typ S. S. i Bussing. Amerykanów, poza kilkoma ciężarówkami brak. Z wyrobów hiszpańskich były tylko, jak zawsze, ładne Hispano-Suiza.

W dziale angielskim, dziwnie zresztą bezbarwnym, bo odczuwał się brak czołowych marek, jak Daimler, Rolls-Royce, Bentley, i Alvis, jedna jest rzecz rzeczywiście niezmiernie ciekawa dla każdego automobilisty, mającego choć trochę żyłki sportowej, mianowicie: „Złota Strzała" — bolid Segrave'a, który pobił ostatni światowy rekord szybkości samochochu, osiągając szybkość 372 klm. na godzinę.

Obejrzenie tej maszyny, sprawiło na mnie szalone wrażenie. Fotografje dają naogół fałszywe pojęcie, dzięki znacznej długości i dużym płaskim chłodnicom, umieszczonych z boku w płaszczyźnie kół, oraz dzięki dużemu statecznikowi kierunkowemu w kształcie steru samolotu, wydaje się, że jest jakimś olbrzymim potworem i smokiem. W rzeczywistości jest to zupełnie niziutka maszyna i dzięki idealnemu wprost sprofilowaniu całości, dostosowanemu przedewszystkiem i jedynie ściśle do kształtów silnika Napiera z cylindrami, ustawionemi w 3 szeregach, oraz dającemu jedynie niezbędne minimum osłony dla kierowcy. Całość samochodu, oglądanego zwłaszcza z przodu, sprawia wrażenie nadzwyczajnej lekkości i nawet filigranowości. Wierzyć się poprostu nie chce, że w tej maszynie zaklęta jest taka moc, a z każdej linji, z każdego szczegółu wyziera jedynie szybkość i pęd.

———

O całości rozwoju automobilizmu w Hiszpanji, nie będę się specjalnie rozwodził, bo stosunkowo krótkotrwały pobyt, nie pozwolił mi na gruntowne zorjentowanie się w panujących stosunkach, a ponieważ ilościowo ruch samochodowy nie przewyższa, tak znacznie warunków polskich, nie posiada więc i tak wybitnych swoistych cech, jak to ma miejsce w Anglji lub Francji. Automobilizm w Hiszpanji ma doskonałe widoki rozwoju na przyszłość.

Również o Austrji i Włoszech trudno mi jest coś dokładniejszego napisać, jedno tylko spostrzeżenie, nasuwa mi sporo refleksyj na temat polskiego przemysłu samochodowego. Mianowicie przemysł samochodowy tych krai, nie pretendujący bynajmniej jak amerykański, angielski lub francuski do odgrywania wiekszej roli na rynku wszechświatowym, *cały swój wysiłek skierował przedewszystkiem na zaspokojenie potrzeb własnego rynku*, we Włoszech więc i Austrji cudzoziemskie maszyny są niemal tak rzadkie jak u nas... polskie!

* * *

A jakież wrażenie, sprawia na człowieku świeżo powracającym z zagranicy, ruch samochodowy w Warszawie, jakim się on może wydawać prawdziwym (ja byłem tylko czasowym) cudzoziemcem? Doprawdy jak najgorzej. To co się u nas dzieje na ulicach *nie zasługuje na miano nowoczesnego ruchu ulicznego*, jest to tylko wierutny bałagan, chaos i zawracanie głowy.

Przedewszystkiem, za dużo widzi się na jezdni koni i ludzi. Za dużo jest również pętających się i biegających nieprzytomnie po jezdni przechodniów. W Londynie i Paryżu tłumy ludzi chodzą po ulicach, ale nikt bez potrzeby w nieodpowiedniem miejscu nie włazi pod samochód, wszyscy przechodzą tam, gdzie ich prawa do jezdni są bezsporne, robią to spokojnie i przytomnie.

Brak nam jeszcze tej wspaniałej zachodniej „kultury" ruchu ulicznego, *kultury kierowcy i kultury przechodnia* i mamy jeszcze bardzo dużo do nadrobienia, nim staniemy na równi z innemi krajami, idącemi śmiałemi krokami nowoczesnego postępu...

LOT WARTHAUSENA.

W zeszłym tygodniu wylądował w Detroit, w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej, pilot niemiecki, baron Koenig-Warthausen, podróżnik niezwykły, odbywający lot naokoło świata na małym samolocie-awionetce „Klemm", wyposażonej w silnik o bardzo słabej mocy, a mianowicie 19 MK.

Młody ten pilot, liczący zaledwie 22 lata, należy do najmłodszej generacji pilotów sportowych, wyszkolonych w dobie powojennej. Baron Koenig-Warthausen miał niecałe 25 wylatanych godzin, gdy przedsięwziął niezwykłą podróż naokoło świata.

Do lotu swego, który odbywa samodzielnie, wystartował w nocy z dnia 11 na 12 sierpnia 1928 r. z Berlina kierując się na Moskwę. Pokonawszy tę przestrzeń bez lądowania, pilot von Koenig-Warthausen wytyka sobie następującą dalszą trasę: Moskwa — Charków — Rostów — Władykaukaz — Baku — Enzeli — Teehran — Isfahan — Shiraz — Bushire — Bender Abbas — Djask — Karachi — Allahabad — Kalkutta — Bangkok-Singapur. Drogę z Singapur do Japonji, a następnie przez Ocean Spokojny do Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej, przebywa Koenig-Warthausen na okręcie. Z San Francisco rozpoczyna swój dalszy lot i przebywa kontynent amerykański w następujących etapach: San Francisco — San, Diego — Tuscon — El, Paso — Dallas — Saint Louis, Chicago — Detroit; z Detroit zamierza lecieć do Nowego Jorku przez Wászyngton. Drogę z Nowego Jorku przez ocean Atlantycki do Niemiec przebędzie pilot Koenig-Warthausen na okręcie, przybyć ma on w najbliższych dniach do portu Bremen, skąd wystartuje w kierunku na Berlin, by ostatniem lądowaniem w miejscu pierwszego startu, zakończyć swą podróż naokoło świata.

Pilot von Koenig-Warthausen posiada poza wyszkoleniem pilockiem na samolotach silnikowych, umiejętność prowadzenia samolotów bezsilnikowych, zdobytą w słynnej w Niemczech szkole, w Waserkuppe. Ta właśnie umiejętność pilotowania na szybowcach, przyczyniła się w dużej mierze do powodzenia jego lotu.

R 100 i R 101.

Dwa angielskie sterowce, R 100 oraz R 101, których wykończenie odwlekło się o kilka miesięcy, mają być już nie długo w zupełności wykończone, tak, że pierwsze próbne loty odbędą, się prawdopodobnie już na początku listopada. Obydwa sterowce znajdują się obecnie w stadjum prób laboratoryjnych. Częściowo zostały już wypełnione lotnym gazem, i zaopatrzone w instalancję elektryczną. Silniki zostały już zmontowane, jednak jeszcze na chodzie nie próbowane, pierwsze laboratoryjne próby silników, mają nastąpić niebawem. Czas próbych lotów został określony na przeciąg około trzech miesięcy i mają się odbywać na terytorjum angielskiem, tak że pierwsza podróż po za granice Anglji, odbędzie się dopiero na początku przyszłego roku. Pierwszy większy lot, rozpocznie się z portu lotniczego w Cardington, przez Egipt do Indji, gdzie nastąpi kilkudniowy postój, poczem powrót do Londynu. Od powodzenia tego lotu, będą zależały dalsze podróże sterowców. Anglicy nie zamierzają na sterowcach tych, dokonywać żadnych transoceanicznych lotów, lub ustanawiać światowe rekordy, gdyż projektują używać ich wyłącznie do komunikacji między kontynentem Angielskim i kolonjami.

Inż. *Erlich.*

PORADNIK AUTOMOBILISTY.

Dr. Jacyna — Sanok, zapytuje:

„W ostatnich czasach, w krótkich odstępach miałem 2 wypadki złamania resorów. Wprawdzie jeżdżę po bardzo złych drogach, ale jeżdżę bardzo ostrożnie i mimo to resory wozu mego pękają podczas, gdy sąsiedzi moi, jeżdżą po tych samych drogach i wypadków takich nie miewają. Jeden z nich ma nawet identycznie taki sam wóz jak mój.

Chciałbym więc wiedzieć, czy przyczyna nie leży przypadkiem w nieprawidłowem smarowaniu resorów, na co jeden ze znajomych automobilistów zwracał mi uwagę".

Najczęstszą przyczyną pęknięcia resoru, bywa wygięcie w odwrotnym kierunku, po otrzymaniu uderzenia od dołu. Resor reaguje na takie uderzenie, za pomocą tarcia poszczególnych piór o siebie, przez co siła uderzenia osłabia się. Ważnem więc jest, aby współczynnik tarcia pomiędzy piórami („lagami") resorów, miał zawsze swą stałą wartość. Pióra resorów nowoczesnych są szlifowane i polerowane; większość fabryk pokrywa je, przy montażu warstwą nadzwyczaj trwałego smaru grafitowego, który starczyć może na lata całe. Jedynie, kiedy resory zaczynają zgrzytać, dopuszczalne jest nasmarowanie z zewnątrz brzegów, za pomocą pendzla. Używać do tego celu należy specjalnej oliwy. Używanie pochew skórzanych na resory jest bardzo wskazane, natomiast pochwy t. zw. „samooliwiące", zaopatrzone we wkładki oliwiące, należy bezwzględnie odrzucić, jako prowadzące do przeoliwienia resorów. *Naogół więc należy stwierdzić,* że nieoliwienie resorów jest najlepszym zabezpieczeniem, przeciwko ich pękaniu. Drugą ważną rzeczą, jest zwracanie uwagi, aby nakrętki uchwytów, za pomocą których resory przymocowane są do podwozia, były zawsze dobrze dociągnięte. Obluzowanie tych nakrętek również często, jest przyczyną pękania resorów. Wreszcie należy uważać, aby bolce resorów nie były zbyt silnie dokręcone i zawsze obficie były smarowane.

ODDZIAŁY I EKSPOZYTURY Tygodnika „AUTOLOT" w Polsce: DĄBROWA GÓRNICZA—Wieczorek Stefan, 3-go Maja 21. GDYNIA — Księgarnia Pocztowa „Lot", Urząd Pocztowy I. LWÓW — „Nowa Reklama", Batorego 26, tel. 9-24. LUBLIN — Sawicki „Lech", Bernadyńska 9, tel. 80. POZNAŃ—„Ruch", Ratajczaka 36, tel. 20-81. PŁOCK—Księgarnia Pocztowa „Lot", Urząd Poczt. I. RÓWNE — Chmielnicki, Obwodowa 84. STANISŁAWÓW — Brawerman & Geller, Sobieskiego 11.

CENY OGŁOSZEŃ: Stronica frontowa **90** gr. za cm.² Stronica w tekście **70** i za tekstem **60** gr. za cm.² Ogłoszenia poszukujących i zaofiarowujących pracę zawodową, 10 groszy za wyraz.

Prenumerata „Autolotu": kwartalna **3.50** zł., półroczna **7** zł., roczna **14** zł. Zagranicą **24** zł. **50** gr. Numer pojedyńczy **30** gr.

Redaktor: TADEUSZ QRIIDO KOZIEŁŁKIEWICZ. Drukarnia „RAPIDE" Grzybowska 49 tel. 416-81. Wydawca: „AUTOLOT" Sp. z o. o.